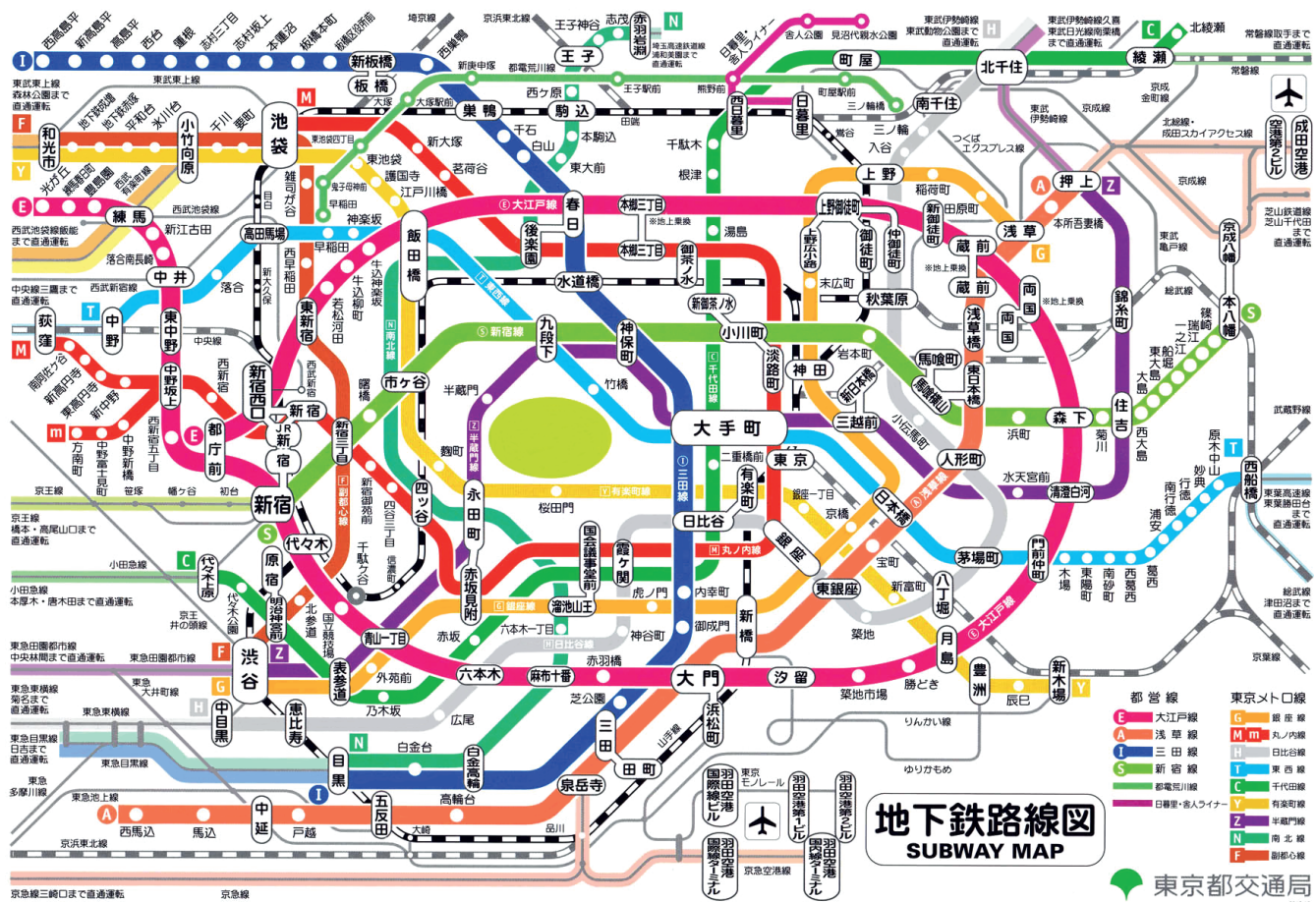


22	<b>Editoriale</b> Alessandro Ridolfi	80	Il PUMS di Milano
24	<b>Introduzione</b> Elia Cangelosi	84	Dromocrazia Parigi
26	<b>Mobilità a Roma</b>	88	La pianificazione dei trasporti
30	<b>Interviste</b> Walter Tocci: La cura del ferro	92	Nell'era di una nuova connettività
32	Stefano Giovenali: Visioni per la mobilità futura	94	<b>Innovazione e professione</b> Le potenzialità del crowdfunding
34	Mobilità e trasporti nell'area metropolitana romana	98	<b>Architettura</b>
38	Stazione Termini tra ponti e prospettive	100	Nuovo Centro Congressi Roma - EUR "La Nuvola" Studio Fuksas - Massimiliano e Doriana Fuksas
44	Attraversare la storia	104	Nuovo campus dell'università Lumsa Giuseppe Manara, Valter Macchi e Vittorio Petrucci
50	Mobilità e riqualificazione urbana: il nodo-stazione	108	Casa Santa Maria della Baviera AKA Architetti
54	La natura del movimento	112	Complesso residenziale in Toscana mp2a maurizio pappalardo architetti associati
56	<b>Mobilità fuori Roma</b>	116	<b>Notizie</b>
58	I luoghi della mobilità	116	Premio Hassan Fathy
68	Metropolitane tra le nuvole	117	Generazione '15-'18
74	Napoli, Linea 1	122	<b>Rassegna</b>



Mapa della metropolitana di Tokyo

## MOBILITÀ

Camminando a caso e su una stradina in salita Marco si trovò improvvisamente immerso in una grande via dall'aspetto fantascientifico per le grandi autostrade e ferrovie sopraelevate: erano due, una sopra all'altra, su una scorrevano le automobili, sull'altra i treni. Sotto, a terra, una terza via a doppio e inverso scorrimento; ai lati negozi, soprattutto ristoranti. (G. Parise, *L'eleganza è frigida*, 2008)

Quasi sempre, quando si parla di mobilità, penso alle esaltanti esperienze di viaggio in Giappone che, per chi come me viene - come dice Goffredo Parise - dal "Paese della Politica", costituisce un affascinante esempio di organizzazione e di capacità di accogliere e integrare, con naturalezza e velocità, le innovazioni tecnologiche nel paesaggio naturale e urbano fondendo con eleganza passato e futuro.

Paesi altamente sviluppati come il Giappone affidano ai trasporti su ferro la capacità di movimento sull'intero territorio nazionale, e laddove treni e metropolitane non

sono realizzabili per la conformazione dei luoghi, o non convenienti per il numero dei cittadini da servire, *hub* intermodali sono realizzati accuratamente progettando e verificando i tempi di scambio e assicurando puntualità costante della rete di trasporto.

Questo consente uno sviluppo reale, favorisce la vivibilità delle aree e riduce fenomeni di emarginazione e degrado di interi quartieri o aree rurali, evitando casi di ghettizzazione. Lo sviluppo delle città e il miglioramento della qualità della vita, infatti, sono direttamente proporzionali alla presenza di infrastrutture visibili e invisibili e, tra queste, le infrastrutture per la mobilità sono quelle maggiormente legate alla dimensione sociale. Efficaci infrastrutture per il trasporto pubblico (soprattutto) e privato potenziano la qualità della vita, moltiplicano le opportunità socio-economiche, migliorano accessibilità, sicurezza e prossimità di luoghi e funzioni, accorciando le distanze quando ai cittadini è data l'opportunità di muoversi velocemente con certezza dei tempi di trasferimento.

Ma Roma non è Tokyo.

*Tempi.* Il rallentamento dei tempi delle trasformazioni e l'inerzia, tutta romana, nella realizzazione dei progetti hanno portato, negli ultimi dieci anni, ad uno stato catastrofico del trasporto pubblico e privato della Capitale. In ragione della discontinuità politica nell'Amministrazione di Roma, interrotta per quasi un anno dal Commissariamento Tronca, piani e progetti avviati sono di nuovo fermi e si torna a discutere dei tracciati. Emblematica è la vicenda della metro C che ha visto l'apertura nel giugno 2015 della stazione di Lodi e che prevede (finalmente a breve, vedi articolo Lambertucci) il collegamento con la fermata San Giovanni da dove sarà possibile l'interscambio con la linea A. Nel frattempo i cittadini che arrivano a Lodi dalla periferia est devono percorrere 400 metri per raggiungere la linea A e i cantieri, aperti dal 2007, hanno devastato il commercio nelle aree interessate e complicato la viabilità locale e cittadina. Non c'è certezza circa il proseguimento della metro C fino a Prati. Intanto Roma è tra le città con il più alto rapporto tra auto e abitanti (71 auto ogni 100 abitanti, Berlino 35, Londra 36; dati Legambiente 2016) con tutto ciò che ne consegue in termini di inquinamento da polveri sottili ed emissioni di CO<sub>2</sub>.

*Progetti.* Nico Savarese evidenzia come la separazione tra la pianificazione dell'uso dei suoli e la pianificazione della mobilità e dei trasporti sia uno dei limiti più gravi della legislazione urbanistica italiana. Il problema della mobilità a Roma, infatti, è strettamente legato all'urbanistica e alla modalità disorganica di crescita della città. Come ci ricorda Tocci nell'intervista delle prossime pagine, Roma, escludendo la città consolidata, è una città a bassa densità, principalmente in ragione del fenomeno dell'abusivismo che negli anni passati ha prodotto un'espansione incontrollata e di scarsa qualità appena al di fuori del GRA, che non rende conveniente la realizzazione di infrastrutture pesanti per il trasporto pubblico che possano avvicinare le aree periferiche al centro. Ma la densità urbana è la condizione essenziale per un'economia sostenibile delle risorse territoriali, e per l'efficienza della mobilità. La città densa è in grado di sfruttare al massimo le risorse esistenti, costituisce il modo più sensato di vivere insieme, è la fase più evoluta del vivere quotidiano, favorisce l'innovazione, è segno di ammodernamento e progresso. Ecco quindi che, nel ragionare sul progetto di ottimizzazione della mobilità, diventa importante prevedere una densificazione delle aree già servite dal trasporto pubblico, favorendo operazioni di demolizione e ricostruzione che possano migliorare la qualità dell'edilizia e favorire il mix funzionale.

Ecco, allora, che diventa importante diversificare l'offerta del trasporto pubblico. Come suggerisce di nuovo Tocci, che in un recente incontro presso la Casa dell'Architettura ha avuto modo di illustrare chiaramente il suo pensiero sullo sviluppo della città, è necessario calibrare mezzi e investimenti alle reali necessità di spostamento nella città con una visione prospettica che consenta di creare una struttura forte del territorio romano che sia possibile, poi, sviluppare negli anni a venire.

Perciò non solo metropolitane, ma tram, autobus e linee ferroviarie per la connessione con le aree urbane più esterne.

Occorre, anche, confrontarsi con le nuove modalità di trasporto legate allo *sharing* dei mezzi, ma deve essere un confronto libero e non teso, come sempre più spesso accade in questo paese, a sostituire l'intervento pubblico con iniziative private senza darne una regolamentazione che tenga conto del bene comune. Ancora, la mobilità ciclabile a Roma non si è affermata, e non credo in ragione dei sette colli e quindi dell'orografia della città, ma più probabilmente in ragione della mancanza di semplici strutture a supporto, in primis rastrelliere, come ci ricorda Giovenali nella sua intervista, e quindi di percorsi dedicati che siano messi in rapporto diretto con il trasporto pubblico.

*Futuro.* Non si può non notare come, in questo momento, l'Amministrazione stia ragionando senza dare grande respiro al potenziale del progetto, a una visione strategica di sviluppo della città di qui a 30-50 anni, ma su come riuscire ad ottenere il massimo facendo interventi minimi di potenziamento di quanto già abbiamo. Le due modalità di approccio non debbono essere tra loro contrapposte, come sembrano essere, ma piuttosto integrate e messe in sequenza.

Con uno sguardo alle prospettive di sviluppo che vengono progettate dalle altre capitali europee, criticamente commentate da Bellicini nel suo articolo, per dimostrare quanto sia importante lavorare anche su una visione strategica di lungo periodo, porto ad esempio quello che accade nella capitale francese, dove i grandi piani di rigenerazione urbana sono preceduti da importanti opere infrastrutturali di potenziamento non solo della mobilità. Alessandro Cambi ci racconta il caso dell'insediamento di Bondy a nord est di Parigi, e nel farlo ci dà alcuni numeri relativi al progetto sviluppato dall'Amministrazione sulla mobilità parigina: 205 km di nuove linee metropolitane (Grand Paris Express), la sostituzione, in meno di otto anni, di tutta la flotta autobus con mezzi elettrici, il raddoppiamento delle piste ciclabili entro tre anni (1.400 km), e soprattutto il finanziamento della ricerca su tecnologie innovative che consentano la sostenibilità del trasporto pubblico. Questo accade quando non solo le Amministrazioni locali, ma anche lo Stato, investono sulla città e guardano al suo futuro ritenendola una ricchezza per la nazione tutta.

È opportuno riattivare un dibattito sulle prospettive di Roma ritornando a ragionare sul progetto architettonico e urbano della città in modo aperto e inclusivo, coinvolgendo i cittadini, identificando il modello di sviluppo che si intende perseguire, superando con intelligenza i nodi normativi e amministrativi che si oppongono a qualsiasi strategia di crescita della città condannandoci al depresso mugugno quotidiano, triste e distruttivo, del cittadino romano.

Eliana Cangelli

ar